

**ANALISIS PENANGANAN *OUT OF GAUGE CONTAINER*  
PADA KAPAL MILIK PT. CMA CGM DI JAKARTA  
*INTERNATIONAL CONTAINER*  
TERMINAL (JICT)**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh :**

**ADAM KHUNAEFI YUNANTO**

**NIT: 52155849 K**

**PROGRAM STUDI  
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

**ANALISIS PENANGANAN *OUT OF GAUGE CONTAINER*  
PADA KAPAL MILIK PT. CMA CGM DI JAKARTA  
*INTERNATIONAL CONTAINER*  
*TERMINAL (JICT)***



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh :**

**ADAM KHUNAEFI YUNANTO**  
**NIT: 52155849 K**

**PROGRAM STUDI  
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS PENANGANAN *OUT OF GAUGE* CONTAINER PADA KAPAL  
MILIK PT. CMA CGM DI JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER  
TERMINAL (JICT)**

DISUSUN OLEH :

**ADAM KHUNAEFI YUNANTO**  
**NIT. 52155849 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang,

2019

Dosen Pembimbing  
Materi

Dosen Pembimbing  
Metodologi dan Penulisan

  
**SRI MURDIWATI, S.Sos, M.Si.**

**Pembina (IV/a)**

**NIP. 19531224 198103 2 001**

  
**F. PAMBUDI WIDIATMAKA, ST, MT.**

**Pembina (IV/a)**

**NIP : 19641126 199903 1 002**

Mengetahui  
Ketua Program Studi KALK

  
**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.**

**Penata Tingkat I, (III/d)**

**NIP. 19760208 200212 1 003**

## HALAMAN PENGESAHAN

### ANALISIS PENANGANAN *OUT OF GAUGE CONTAINER* PADA KAPAL MILIK PT.CMA CGM DI *JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL (JICT)*

DISUSUN OLEH :

**ADAM KHUNAEFI YUNANTO**  
**NIT. 52155849 K**

Telah diujikan dan disahkan, oleh dewan penguji serta dinyatakan lulus  
dengan nilai..... Pada tanggal.....

Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
<b><u>Dr. WINARNO, S.ST, M.H.</u></b> <b>Penata Tingkat I (III/d)</b> <b>NIP. 19760208 200212 1 003</b>	<b><u>SRI MURDIWATI, S.Sos, M.Si</u></b> <b>Pembina (IV/a)</b> <b>NIP. 19531224 198103 2 001</b>	<b><u>Capt. AKHMAH INDORI, S.ST, M.M, M.Mar</u></b> <b>Penata (III/c)</b> <b>NIP. 19770410 201012 1 002</b>



Dikukuhkan oleh :  
**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
**Pembina Tingkat I (IV/b)**  
**NIP. 19670605 199808 1 001**



## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ADAM KHUNAEFI YUNANTO

NIT : 52155849 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “ANALISIS PENANGANAN *OUT OF GAUGE CONTAINER* PADA KAPAL MILIK PT. CMA CGM DI *JAKARTA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL (JICT)*” adalah benar hasil karya Saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2019

Yang menyatakan



ADAM KHUNAEFI YUNANTO

NIT. 52155849 K

## MOTTO

- Bismillah akan membawamu pada tahap Alhamdulillah
- Orang tua kami merupakan anugerah terbesar didalam kehidupan
- Bekerja keras dan bersikap baiklah, maka hal luar biasa akan terjadi
- Tidak penting seberapa lambat anda melaju, selagi anda tidak berhenti di tempat



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur peneliti panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan rahmat dan hidayahnya peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam semoga tetap tercurah kepada Rasulullah SAW yang menjadi panutan bagi umat islam. Hasil skripsi ini peneliti persembahkan untuk:

1. Bapak dan Ibu tersayang, motivator terbesar dalam hidup penulis yang tak pernah berhenti mendoakan. Karena beliau penulis dapat bertahan hingga detik ini.
2. Seluruh teman-teman angkatan LII dan KALK yang selalu memberikan semangat setiap hari.
3. Untuk seseorang yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam pembuatan skripsi ini.
4. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “ Analisis Penanganan *Out Of Gauge Container* Pada Kapal Milik PT. CMA CGM Di *Jakarta International Container Terminal (JICT)* “ guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Sri Murdiwati, S.Sos, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak F. Pambudi Widiatmaka, ST, MT., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Seluruh Jajaran Dosen, Staf dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



6. Seluruh Pegawai PT. CMA CGM dan PT.JICT, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
7. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, .....2019

Penulis

ADAM KHUNAEFI YUNANTO  
NIT. 52155849 K



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
ABSTRAK .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xv
 BAB I    PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan Penelitian .....	4
D. Manfaat Penelitian .....	4
E. Sistematika Penulisan .....	6
 BAB II    LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pikir .....	18
 BAB III    METODE PENELITIAN	

A. Metode Penelitian .....	20
B. Waktu dan Lokasi Penelitian .....	21
C. Jenis dan Sumber Data .....	22
D. Metode Pengumpulan Data .....	23
E. Teknik Analisis Data .....	27
<b>BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Gambaran Umum Obyek Penelitian .....	29
B. Analisis Masalah .....	43
C. Pembahasan Masalah .....	46
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	55
B. Saran .....	56
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## ABSTRAK

**Adam Khunaefi Yunanto**, 2019, NIT: 52155849. K, “Analisis Penanganan *Out Of Gauge Container* Pada Kapal Milik PT. CMA CGM Di *Jakarta International Container Terminal (JICT)*”, Skripsi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma Program IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Murdiwati, S.Sos, M.Si. Pembimbing II: F. Pambudi Widiatmaka, ST, MT.

Penanganan muatan *out of gauge container* saat ini sudah sesuai prosedur, akan tetapi untuk mampu menjawab akan kebutuhan pasar internasional yang belum memenuhi target, maka sebagai terminal petikemas terbesar di Indonesia yang bergerak didalam bidang ekspor import dan penanganan bongkar muat *out of gauge container* membutuhkan perhatian serius dalam proses bongkar muatnya.. Tujuan dari penelitian ini yaitu: 1) untuk mengetahui sejauh mana penanganan *out of gauge container* 2) kendala yang menghambat penanganan *out of gauge container* 3) mengetahui upaya yang dilakukan agar proses penanganan *out of gauge container* menjadi lebih lancar.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci tentang penanganan *out of gauge container* pada kapal milik PT. CMA CGM di *Jakarta International Container Terminal (JICT)*. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi berupa foto-foto pelaksanaan penanganan muatan *Out Of Gauge*.

Upaya yang dilakukan agar proses penanganan *out of gauge container* menjadi lebih lancar yaitu sebagai berikut : 1) Melakukan sosialisasi dan diklat khusus penanganan muatan *out of gauge*. 2) Menambah pengetahuan dan keterampilan operator *crane* yang mempunyai keahlian di bidang penanganan muatan *out of gauge* 3) Melakukan pengawasan saat proses bongkar muat.

**Kata kunci:** Analisis, Penanganan, *Out Of Gauge*.



## **ABSTRACT**

**Adam Khunaefi Yunanto**, 2019, NIT: 52155849. K, “*Analysis of Handling Out of Gauge Container on PT. CMA CGM Vessel in Jakarta International Container Terminal (JICT)*”, Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, The 1<sup>st</sup> Advisor : Sri Murdiwati, S.Sos, M.Si. 2<sup>nd</sup> Advisor : F. Pambudi Widiatmaka, ST, MT.

Handling out of gauge container now, in accordance with procedures however the need international market will not meet the target, so as the largest container terminal in indonesia that moving in export and import and handling of loading and unloading out of gauge container need serious attention in the process of loading and unloading cargo. The purpose of research is: 1 ) to understand the extent of handling out of gauge container 2 ) obstacles that hinder handling out of gauge container 3 ) know the efforts made to the handling process out of gauge container. runs more optimally.

This research uses descriptive qualitative method by describing in detail the handling of an out of gauge cargos on PT.CMA CGM's vessel in Jakarta International Container Terminal (JICT). Data collection was done by interview, observation, literature study and documentation in the form of photos of the implementation of the handling out of gauge cargos.

The efforts made to the handling process out of gauge container more reliable as follows: 1 ) socialization and give special training of handling out of gauge container 2 ) increase knowledge and skills crane operators who have expertise in handling out of gauge cargos 3 ) monitoring the process of unloading and loading activities.

**Keywords:** Analysis, Handling, Out of Gauge.

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Box Crane Hour .....	48
Tabel 4.2 Biaya Bongkar Muat .....	49



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Out of Gauge</i> .....	10
Gambar 2.2 Muatan <i>Out of Gauge</i> .....	10
Gambar 2.3 <i>General Container</i> .....	14
Gambar 2.4 <i>Reefer Container</i> .....	15
Gambar 2.5 <i>Open Side Container</i> .....	15
Gambar 2.6 <i>Open Top Container</i> .....	16
Gambar 2.7 <i>Flatrack Container</i> .....	16
Gambar 2.8 Muatan dalam <i>Flatrack Container</i> .....	17
Gambar 2.9 <i>Tank Container</i> .....	17
Gambar 2.10 Kerangka Pemikiran .....	19
Gambar 4.1 Foto udara <i>Jakarta International Container Terminal (JICT)</i> .....	31
Gambar 4.2 Bagian Struktur Organisasi PT. JICT .....	35
Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT. JICT .....	36
Gambar 4.4 Penanganan khusus muatan <i>out of gauge</i> .....	51
Gambar 4.5 Crane dengan <i>lifting gear</i> .....	53
Gambar 4.6 Pengecekan kesiapan muat <i>out of gauge</i> .....	54

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 01 Hasil wawancara
- Lampiran 02 *Bay Plan*
- Lampiran 03 *Surveyor Report*





## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Perdagangan internasional merupakan kegiatan keseluruhan dari proses transaksi bisnis yang dilakukan oleh dua negara atau lebih yang meliputi perusahaan pemerintah maupun swasta. Berbeda dengan perdagangan dalam negeri, perdagangan internasional dihadapkan dengan peraturan-peraturan yang lebih ketat antara lain dalam hal peraturan kepabeanan, standar mutu produk, hukum dan politik mitra dagang, serta peraturan perdagangan internasional lainnya yang telah ditetapkan setiap negara.

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang penting dari seluruh proses perdagangan, baik untuk perdagangan antar pulau maupun internasional. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar serta berlabuh, naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Terminal adalah unsur utama dan merupakan bagian penting dari pelabuhan dalam melayani kapal dan melaksanakan bongkar muat barang. *Jakarta International Container Terminal ( JICT )* merupakan terminal khusus untuk kontainer impor maupun ekspor, serta difasilitasi alat bongkar muat yang lengkap sehingga kegiatan bongkar muat kontainer dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Kinerja suatu pelabuhan ditentukan oleh kinerja dari terminal-terminal yang ada di pelabuhan tersebut, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, hal ini dikarenakan tujuan utama kapal menyinggahi suatu pelabuhan untuk membongkar dan memuat barang. Berbagai fasilitas yang dibutuhkan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang disesuaikan dengan jenis barang, kemasan barang yang akan ditangani dan jenis kapal yang akan dilayani. Terminal memberikan pelayanan kepada perusahaan pelayaran sebagai operator kapal dan pemilik sebagai pengirim atau penerima barang.

Keberadaan dari *Jakarta International Container Terminal ( JICT )* yang merupakan salah satu terminal kontainer terbesar di Indonesia dirasa sangat penting karena merupakan terminal yang menangani muatan kontainer ekspor impor dan transshipment. Hal ini menunjukkan bahwa *Jakarta International Container Terminal ( JICT )* mempunyai sarana, prasarana dan sistem yang mampu menjawab akan kebutuhan pasar internasional saat ini. Perdagangan ekspor dan impor merupakan salah satu sumber bagi jalannya roda perekonomian yang dapat berupa penerimaan

dari ekspor barang yang dilakukan maupun kebutuhan akan bahan baku dan barang jadi yang harus di datangkan dari luar negeri.

Pesatnya perkembangan perdagangan bebas yang mulai terasa di negara kita menuntut perusahaan PT. CMA CGM Indonesia yang bergerak didalam bidang ekspor import dan penanganan muatan dalam kontainer, untuk menambah jasa layanannya dimana dalam hal ini menangani kegiatan bongkar muat *out of gauge container* yang membutuhkan perhatian lebih dalam proses bongkar muatnya daripada kontainer pada umumnya, maka dibutuhkan seorang *ship and yard planner* serta *operator crane* yang handal dalam melaksanakan tugasnya untuk menghindari kecelakaan kerja yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat *out of gauge container* dan juga agar tercapainya proses bongkar muat yang efektif dan efisien.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas maka penulis tertarik mengangkat masalah tersebut untuk mengambil topik skripsi dengan judul, **“Analisis Penanganan Out Of Gauge Container pada Kapal Milik PT. CMA CGM di Jakarta International Container Terminal (JICT)”**.

## **B. Perumusan Masalah**

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian untuk mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Sehubungan dengan uraian yang telah penulis kemukakan pada latar belakang diatas,

maka rumusan masalah yang akan dibahas sebagai pokok permasalahan pada skripsi ini adalah:

1. Sejauh mana penanganan *out of gauge container* di *Jakarta International Container Terminal* ?
2. Kendala apa saja yang menghambat penanganan *out of gauge container*?
3. Upaya apa saja yang dilakukan agar proses penanganan *out of gauge container* menjadi lebih lancar ?

#### C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin di capai penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui penanganan terhadap *out of gauge container* yang telah dilakukan oleh *Jakarta International Container Terminal*.
2. Untuk mengetahui hambatan yang terjadi di *Jakarta International Container Terminal* dalam penanganan *out of gauge container*.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk memperlancar proses penanganan *out of gauge container* di *Jakarta International Container Terminal*.

#### D. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai “**Analisis Penanganan Out Of Gauge Container pada Kapal Milik PT. CMA CGM di Jakarta International Container Terminal (JICT)**” yang peneliti lakukan dapat



bermanfaat bukan hanya bagi peneliti tetapi juga bermanfaat bagi pembaca, khususnya bagi taruna Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan PIP Semarang dan Adapun manfaat-manfaat dari penulisan skripsi ini yaitu :

#### 1. Manfaat Teoritis:

- a. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan umum di kampus PIP Semarang mengenai dunia Ketatalaksanaan dan Kepelabuhan di Indonesia khususnya di *Jakarta International Container Terminal*, mengenai penanganan *out of gauge container* di atas kapal dengan baik.
- b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi pembaca mengenai hambatan yang terjadi terhadap penanganan *out of gauge container* di atas kapal dan memberikan gambaran perihal dampak yang terjadi saat kesalahan pemuatan serta upaya dalam menyelesaikan masalah tersebut.
- c. Dapat menjadi referensi, informasi dan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

#### 2. Manfaat Praktis:

- a. Diharapkan dengan adanya penelitian ini pihak *Jakarta International Container Terminal* dapat mengantisipasi akan penyebab terjadinya kesalahan saat pemuatan *out of gauge container*

di atas kapal, perihal penyebab yang mungkin terjadi baik itu masalah dari faktor internal maupun eksternal yang dapat terjadi.

- b. Dapat menjadi referensi untuk melakukan perbaikan dan modernisasi sarana prasarana bongkar muat bagi *Jakarta International Container Terminal* dalam menghadapi persaingan global.

#### **E. Sistematika Penelitian**

Untuk dapat memahami dan mendapatkan pandangan yang lebih jelas mengenai pokok permasalahan yang dihadapi dan dibahas, diperlukan adanya sistematika penulisan dalam penelitian ini. Sistematika penulisannya dapat dijabarkan sebagai berikut :

##### **BAB I. PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan berisi tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penelitian.

##### **BAB II. LANDASAN TEORI**

Bab landasan teori berisi tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

### BAB III. METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian berisi tentang metode yang akan digunakan dalam penelitian ini yang mana terdapat lokasi dan waktu penelitian, studi kepustakaan, metode pengumpulan data dan teknik analisa data.

### BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Pada bab empat ini akan diuraikan tentang gambaran umum obyek yang akan diteliti, analisis data hasil penelitian, dan pemecahan masalah.

### BAB V. PENUTUP

Bab penutup merupakan bagian akhir dari penulisan skripsi ini. Dalam bab ini, penulis akan memberikan kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah serta saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penulisan.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Analisis

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), ada beberapa pengertian analisis sebagai berikut :

- a. penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya);
- b. Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan;
- c. Penyelidikan kimia dengan menguraikan sesuatu untuk mengetahui zat bagiannya.
- d. Penjabaran sesudah dikaji sebaik-baiknya.
- e. Pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Selain penjelasan diatas, para ahli dan pakar memiliki pandangan yang berbeda beda dalam mendefinisikan apa itu analisis. Untuk lebih jelasnya, berikut ini pengertian analisis menurut para ahli :

- a. Menurut Komaruddin (2001:53)

Analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.

b. Menurut Harahap (2004:189)

Menurut Harahap bahwa pengertian analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi berbagai unit terkecil.

c. Menurut Gorys Keraf

Analisa adalah sebuah proses untuk memecahkan sesuatu ke dalam bagian-bagian yang saling berkaitan satu sama lainnya.

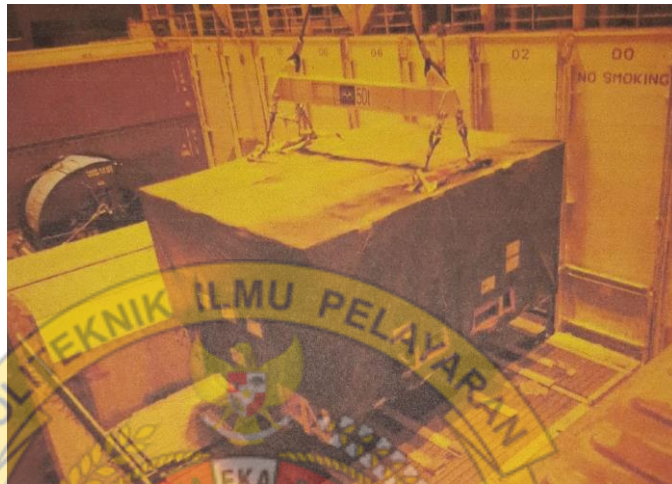
2. *Out of Gauge*

*Out of Gauge (OOG)* adalah sebuah muatan kargo spesial yang tidak dapat masuk dalam *General Container* dan sehingga memerlukan kontainer khusus seperti *Open Top containers (OT)*, *Flat Rack containers (FR)* atau *Platform containers* karena sifat dan ukuran kargo melebihi dimensi.

Desain dan kapasitas kapal kontainer tersebut didasarkan atas spesifikasi TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit*) yang berukuran 20 x 8 x 8,6 kaki atau 6 x 2,4 x 2,4 meter. Yang demikian itu adalah dimensi dari suatu slot tunggal di atas sebuah kapal kontainer.



Dimensi slot ini diperbaiki ketika kapal dirancang dan alat kelengkapannya diatur sedemikian rupa sehingga tiang-tiang sudut kontainer berada di atasnya dan sehingga dapat diamankan ke geladak.



Gambar 2.1 *Out of Gauge*  
( Sumber : *Surveyor Report* )



Gambar 2.2 Muatan *Out of Gauge*  
( Sumber : Foto Pribadi )

### 3. Kontainer ( petikemas)

Secara definisi Kramadibrata menjelaskan bahwa Petikemas dapat diartikan menurut kata peti dan kemas. Peti adalah suatu kotak

berbentuk geometrik yang terbuat dari bahan-bahan alam (kayu, besi, baja). Kemas merupakan hal –hal yang berkaitan dengan pengepakan atau kemasan. Jadi peti kemas (*container*) adalah suatu kotak besar berbentuk empat persegi panjang, terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga atau bahan lainnya (aluminium, kayu/*fiber glass*) yang tahan terhadap cuaca. Digunakan untuk tempat pengangkutan dan penyimpanan sejumlah barang yang dapat melindungi serta mengurangi terjadinya kehilangan dan kerusakan barang serta dapat dipisahkan dari sarana pengangkutnya dengan mudah tanpa harus mengeluarkan isinya.

Kontainer (petikemas) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Filosofi di balik petikemas ini adalah adanya kemasan yang terstandar yang dapat dipindah pindahkan ke berbagai moda transportasi laut dan darat dengan mudah seperti kapal laut, kereta api, truk atau angkutan lainnya sehingga transportasi ini efisien, cepat, aman dan kalua mungkin diangkut dari pintu ke pintu.

Perkembangan penggunaan peti kemas sendiri dimulai sejak berakhirnya Perang Dunia II dimana saat itu pasar di negara-negara berkembang memerlukan barang/bahan dalam jumlah besar dan dalam waktu yang singkat. Konsep peti kemas mulai dikembangkan oleh Malcolm McLean seorang Amerika yang semula memiliki usaha pelayaran tanker namun pada tanggal 26 April 1956 sebuha uji coba

dilakukan dengan melayarkan kapal tanker “Maxton” yang membawa 58 box peti kemas pada dek kapal dari pelabuhan Newark, New Jersey. Kapal khusus peti kemas yaitu “*Gateway City*” diluncurkan pada tahun 1957 setelah *US Coast Guard* dan *American Bureau of Shipping* menerbitkan peraturan keselamatan pelayaran khusus untuk kapal peti kemas. Ukuran peti kemas yang digunakan juga belum ditandakan yaitu 8 ft x 8,5 ft x 33 ft sebagai ukuran peti kemas terbesar saat itu. Tahun 1960 McLean mengubah perusahaan pelayarannya dari Pan Atlantic Steamship Co. menjadi SeaLand Services yang menggambarkan moda transportasi darat dan laut sebagaimana fungsi peti kemas sendiri yang mudah dipindahkan antar moda. Dan baru pada tahun 1966 pelayaran peti kemas perdana antar benua diluncurkan oleh Sealand Services yang melayari pelabuhan-pelabuhan North Atlantic dan Eropa, yang kemudian diikuti pelayaran ke Jepang dan Australia., demikian juga perkembangannya ke negara-negara lainnya sampai saat ini. Perkembangan penggunaan peti kemas dalam perdagangan antar negara dan antar benua terus meningkat, meskipun biaya investasi dan operasi cukup besar namun hal tersebut dapat dikompensasikan dengan penggunaannya yang aman dan berkurangnya waktu kapal berada di pelabuhan ( transit time ).

a. Ukuran kontainer ( petikemas )

Dewasa ini, ukuran peti kemas yang distandardisasikan oleh *International Standard Organization* (ISO) ada 2 yaitu container ukuran 20 feet dan ukuran 40 feet.

Sesuai dengan *International Standard Organization* (ISO) ukuran – ukuran dari peti kemas adalah sebagai berikut:

1) *Container 20' Dry Freight (20 feet)*

Ukuran luar : 20' (p) x 8' (l) x 8'6'' (t) atau

: 6.058 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 33 Cbm

*Pay load* : 22.1 ton

2) *Container 40' Dry Freight (40 feet)*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 8'6'' (t) atau

: 12.192 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67.3 Cbm

*Pay load* : 27.396 ton

3) *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 9'6'' (t) atau

: 12.192 x 2.438 x 2.926 m

Ukuran dalam : 12.192 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm

*Pay load* : 29.6 ton

Ukuran muatan dalam pemuatan petikemas dinyatakan dalam TEU (*Twenty Footer Equivalent Unit*) dan FEU (*Forty Footer Equivalent Unit*). Oleh karena itu, ukuran standard dari petikemas dimulai dari panjang 20 feet, untuk satu petikemas 20 feet dinyatakan sebagai 1 TEU (*Twenty Footer Equivalent Unit*) dan petikemas 40 feet dinyatakan dengan 2 TEU (*Twenty Footer Equivalent Unit*) atau 1 FEU (*Forty Footer Equivalent Unit*)

b. Jenis – jenis kontainer (petikemas)

Menurut R.O Saut Gurning dan Drs. Eko Hariyanto Budiyanto, (2007: 113) diterangkan jenis - jenis kontainer, yaitu:

- 1) *Dry Cargo Container/General Cargo* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut bermacam macam muatan yang tidak memerlukan perhatian secara khusus.



Gambar 2.3 *General Container*  
( Sumber : Foto Pribadi )

- 2) *Reefer Container* adalah kontainer ini dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan sampai -30 derajat



celcius seperti daging, ikan, buah-buahan, obat-obatan, minuman.



Gambar 2.4 *Reefer Container*  
( Sumber : cma-cgm.com )

- 3) *Bulk Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan curah kering, misalnya beras, gandum.
- 4) *Open Side Container* adalah kontainer yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (end door) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding yang dapat dibuka, diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.



Gambar 2.5 *Open Side Container*  
( Sumber : cma-cgm.com )

- 5) *Open Top Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar yang cara memasukkan muatan ke dalam kontainer dari atas kontainer.



Gambar 2.6 *Open Top Container*  
( Sumber : cma-cgm.com )

- 6) *Flat Rack Container* atau *Platform Container* adalah kontainer yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan spare part. Bentuknya datar tanpa dinding di samping kanan, kiri dan atas.



Gambar 2.7 *Flatrack Container*  
( Sumber : cma-cgm.com )



Gambar 2.8 Muatan dalam *Flatrack Container*  
( Sumber : [cnc-line.com](http://cnc-line.com) )

- 7) *Tank Container* yaitu peti baja yang dibangun didalam kerangka kontainer digunakan untuk mengangkut tanki yang didalamnya diisi barang-barang yang berbahaya, misalnya gas, minyak, dan bahan kimia yang mudah meledak.



Gambar 2.9 *Tank Container*  
( Sumber : [cma-cgm.com](http://cma-cgm.com) )

#### 4. Terminal Kontainer ( Petikemas )

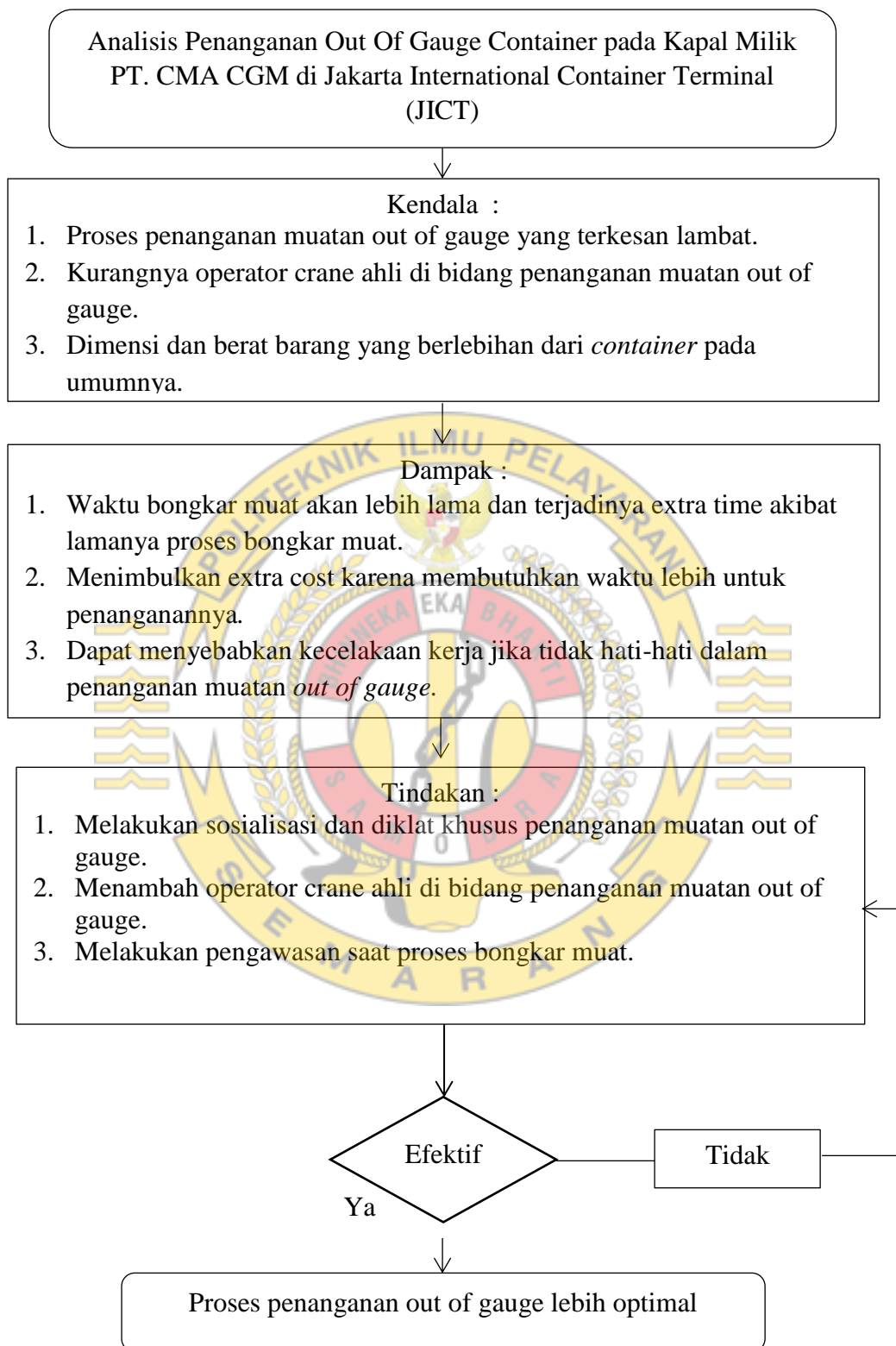
Terminal Peti kemas adalah suatu terminal yang menyediakan lapangan penumpukan (*Container Stacking Yard*) di water front atau di

dermaga berhadapan langsung dengan kapal. Dalam Terminal peti kemas juga terdapat lapangan penumpukan lainnya seperti Depo Peti kemas (DR. D. A. Lasse 2014: 169)

Depo Peti kemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan. Menurut (Subandi 2013: 29) "depo" merupakan tempat khusus penumpukan semua kontainer kosong. Terminal petikemas merupakan area dalam pelabuhan yang diusahakan oleh BUMN di bawah kementerian perhubungan sebagai lahan proses kegiatan peti kemas.

## **B. Kerangka Pikir**

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai “ Analisis penanganan *out of gauge container* pada kapal milik PT. CMA CGM di *Jakarta International Container Terminal (JICT)* “. Maka peneliti membuat kerangka pikir sebagai berikut :



Gambar 2.10 Kerangka Pemikiran



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, dalam bab ini peneliti akan mengambil kesimpulan berdasarkan dalam pembahasan diatas sebagai berikut:

1. Sejauh mana penanganan out of gauge container

Penanganan muatan out of gauge container saat ini sudah sesuai prosedur, akan tetapi untuk mampu menjawab akan kebutuhan pasar internasional yang belum memenuhi target, maka sebagai terminal petikemas terbesar di Indonesia yang bergerak didalam bidang ekspor import dan penanganan bongkar muat out of gauge container membutuhkan perhatian serius dalam proses bongkar muatnya.

2. Kendala yang menghambat penanganan out of gauge container

Faktor yang menyebabkan terjadinya masalah atau kecelakaan pada saat kegiatan pemuatan kontainer out of gauge di atas kapal adalah sebagai berikut:

- a. Lambatnya penanganan muatan out of gauge,
- b. Kurangnya kemampuan atau keterampilan operator crane di bidang penanganan muatan out of gauge

- c. Dimensi muatan dan berat barang yang berlebihan dari kontainer pada umumnya
3. Upaya yang dilakukan agar proses penanganan out of gauge container menjadi lebih lancar

Upaya yang dilakukan untuk memperlancar penanganan out of gauge container yaitu sebagai berikut:

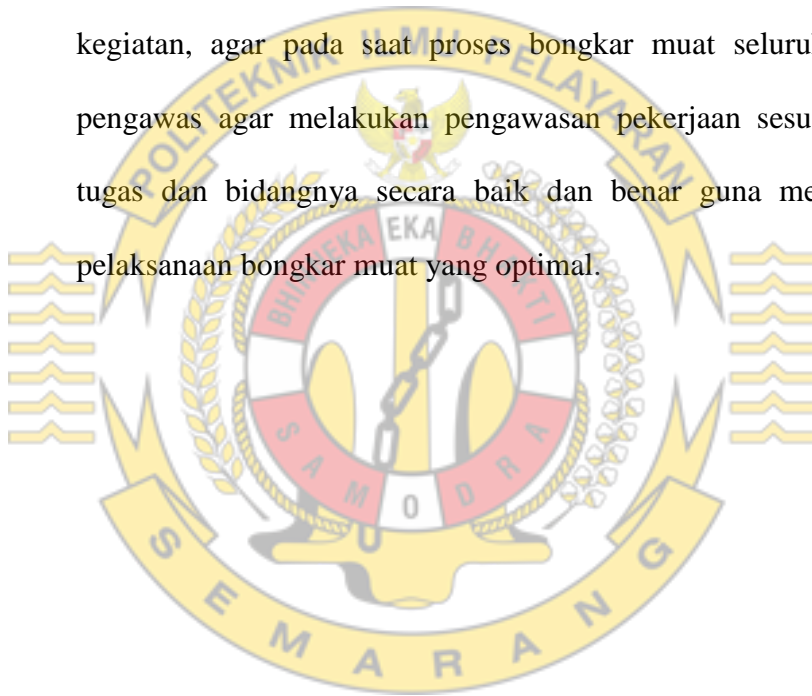
- a. Melakukan sosialisasi dan diklat khusus penanganan muatan out of gauge
- b. Menambah pengetahuan dan keterampilan operator crane yang mempunyai keahlian di bidang penanganan muatan out of gauge
- c. Melakukan pengawasan saat proses bongkar muat.

## B. Saran

Setelah menyimpulkan permasalahan yang terjadi, peneliti menyarankan yang sekiranya dapat bermfaat dan dapat meningkatkan kinerja operasional di PT. *Jakarta International Container Terminal (JICT)*. Adapun saran-saran dari peneliti adalah sebagai berikut:

1. Sebelum melakukan proses pemuatan *out of gauge*, pihak ship and yard planner sebaiknya melakukan pengecekan terhadap muatan dan kesiapan alat pengakutnya, misal : crane harus sesuai dengan daya angkut barang, tali angkut harus kuat dan dalam kondisi yang baik.

2. Dikarenakan lamanya proses penanganan *out of gauge container*, maka dibutuhkan adanya terobosan baru, yaitu dengan melakukan sosialisasi kepada petugas operator dan diklat khusus tentang penanganan *out of gauge* yang di harapkan dapat meningkatkan kinerja dan kemampuan pihak operator.
3. Pihak Terminal sebaiknya selalu mengadakan pengarahan terhadap seluruh petugas pengawas bongkar muat sebelum melaksanakan kegiatan, agar pada saat proses bongkar muat seluruh petugas pengawas agar melakukan pengawasan pekerjaan sesuai dengan tugas dan bidangnya secara baik dan benar guna menciptakan pelaksanaan bongkar muat yang optimal.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

Atmojo, Poernomo D. (2018), *Manajemen Pelabuhan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

Lasse, D.A. (2014), *Manajemen Kepelabuhanan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Lasse, D.A. (2012), *Manajemen Peralatan*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Lexy J, M. (2018), *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.

Rohmah, Nur (2015), *Pengusahaan Pelabuhan*, Unnes Press, Semarang.

Subandi (2013), *Manajemen Peti Kemas*, Arcan, Jakarta.

Sugiyono (2015), *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, CV. Alfabeta, Bandung.

Sujarweni, Wiratna (2014), *Metode Penelitian Bisnis & Ekonomi*, Pustaka Baru, Jakarta.

### PERATURAN PERUNDANG UNDANGAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Peraturan Menteri Tenaga Kerja RI No. Per.01/MEN/1989 Tentang Kualifikasi dan Syarat-Syarat Operator Keran Angkat

### INTERNET

Hamid (2015), <http://www.majalahdermaga.co.id/>. Akses pada tanggal 09 Juni 2019

Kamus Besar, <https://kbbi.web.id/>. Akses pada tanggal 12 Maret 2019

Manaadiar, Hariesh (2019). *Shipping and Freight Resource*. <https://shippingandfreightresource.com>. Akses pada tanggal 01 April 2019

## HASIL WAWANCARA

Wawancara dengan Responden 1 (Ops. Ass. Manager)

Pewawancara : “Selamat pagi Pak.”

Responden : ”Selamat Pagi.”

Pewawancara : “Maaf, bolehkan saya menanyakan beberapa pertanyaan pak?”

Responden : ” Iya, Silahkan dek.”

Pewawancara : “Menurut bapak bagaimana penanganan out of gauge pada saat ini pak?”

Responden : ”Kalau menurut saya, penanganan out of gauge sudah bagus, tapi masih terkesan agak lambat.”

Pewawancara : “Kenapa bisa seperti itu pak?”

Responden : ”Ya, mungkin karena kurangnya operator crane ahli untuk menagani muatan tersebut.”

Pewawancara : “Ternyata seperti itu ya pak, Selanjutnya menurut bapak apa kerugian yang timbul jika penanganan out of gauge lambat pak?”

Responden : ”Jika lambat ya jelas menimbulkan extra time dek.

Pewawancara : “Apa itu yg dimaksud dengan extra time pak? ”



Responden : ” *Extra time* itu bertambah waktu sandar kapal di pelabuhan karena muatan yang akan dibongkar muat di kapal harus mengantri untuk dimuat ke atas kapal, maka muatan yang seharusnya sudah dapat dimuat di kapal akan tertunda waktu pengangkutannya dan menyebabkan tambahan waktu dek ”

Pewawancara : “Jadi seperti itu ya pak, selanjutnya apa lagi kendala yang di hadapi dalam penanganan muatan out of gauge pak? ”

Responden : ” Kalau ada *extra time* ya jelas ada *extra cost*”

Pewawancara : “*Extra cost* sendiri itu apa pak? ”

Responden : ”*Extra cost* itu sendiri adalah bertambahnya nota penjualan jasa kepelabuhan yang akan di bebaskan kepada local agent dan kemudian di tagihkan ke operator kapal”

Pewawancara : “Apa yang dilakukan pihak terminal untuk menanggulai masalah tersebut pak?”

Responden : ”Kalau dari pihak terminal sendiri sekarang melakukan sosialisasi dan diklat khusus penanganan muatan out of gauge yang bertujuan

untuk menambah keterampilan pegawai di lingkungan terminal.”

Pewawancara : ”Saya juga setuju pak, harus dilakukan diklat khusus agar para operator crane bisa bekerja secara maksimal pak”

Responden : ”Iya benar dek”

Pewawancara : “Saya rasa cukup sampai disini dulu pertanyaan yang saya ajukan pak. Terima kasih atas waktu yang bapak berikan dan maaf jika ada salah kata pak ”

Responden : ”Iya dek, gak papa nanti kalau ada pertanyaan lagi hubungi saya aja dek”

Pewawancara : “Iya siap pak, Selamat pagi pak ”

Responden : ”Selamat pagi”

Hasil wawancara dengan Responden II ( *Planner*)

Pewawancara : “Selamat siang pak ”

Responden : ”Selamat siang dam”

Pewawancara : “Izin pak, apakah bapak punya waktu sebentar, saya akan menanyakan sedikit pertanyaan”

Responden : "Iya tentu, silahkan tanya aja, saya akan coba jawab sebisanya"

Pewawancara : "Iya terima kasih pak, kemari saya sudah mewawancari *Ops. Ass. Manager* tentang *out of gauge*, beliau menjelaskan bahwa dampak yang timbul dari lambatnya dan kurang terampilnya operator *crane* dalam penanganan *out of gauge* adalah timbulnya *extra time* dan *extra cost*, jadi menurut bapak apalagi masalah yang mungkin timbul dilapangan pak?"

Responden : "Menurut saya sebagai orang lapangan, jika operator *crane* kurang ahli itu bisa bahaya dam"

Pewawancara : "Maaf, bahaya dalam artian seperti apa ya pak?"

Responden : "Jadi gini kalau operator *crane* nya kurang ahli, akan bahaya buat orang-orang di sekitar dan juga buat alat bongkar muat atau kapal itu sendiri"

Pewawancara : "Apakah pernah terjadi kecelakaan pada saat penanganan *out of gauge* pak?"

Responden : "Kalau kecelakaan sih belum, tapi kemarin hampir saja ada muatan *out of gauge* yang jatuh saat proses muat ke kapal karena kesalahan dari operator *crane* yang kurang hati-hati"

Pewawancara : “Seperti apa itu kejadiannya pak?”

Responden : ”Jadi kemarin saat muatan sudah mulai di angkat ke atas dengan *crane* dan saat akan di tarik maju, pihak operator *crane* terlalu kencang menariknya sehingga membuat muatan bergoyang-goyang di atas, jadi kita yang ada di bawah crane langsung lari menjauh semua, untung setelah di tunggu sekitar 10 menit muatan bisa kembali terkendali dan kecelakaan dapat dihindarkan.”

Pewawancara : “Iya pak, jadi memang operator *crane* ahli itu sangat di butuhkan agar semua kegiatan operasional dapat berjalan dengan optimal pak.”

Responden : ”Iya betul sekali, adakah yang mau di tanyakan lagi dam?”

Pewawancara : “Saya rasa cukup pak, Terima kasih atas waktu yang di berikan pak.”

Responden : ”Iya sama sama, kalau mau tanya lagi hubungi saya dam.”

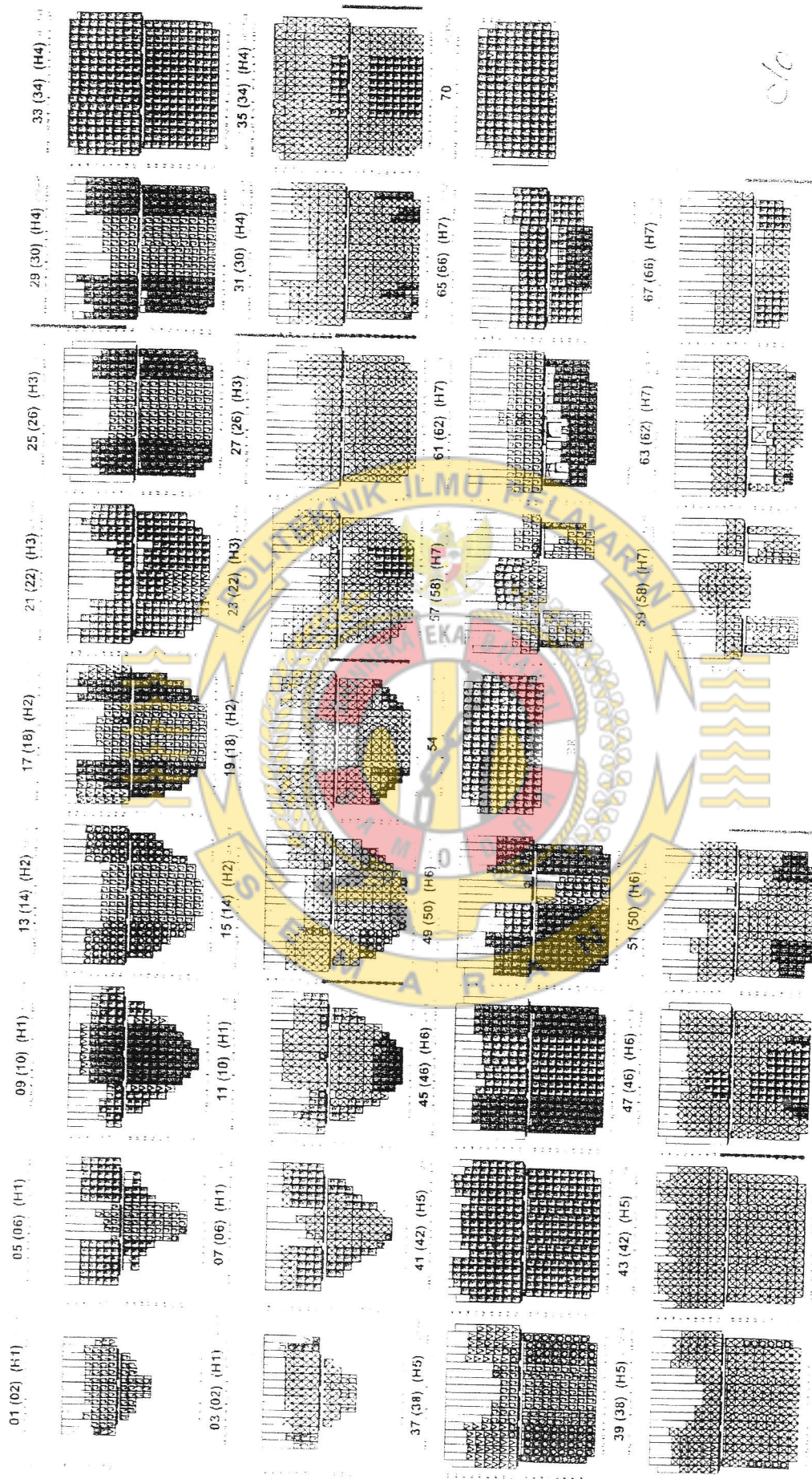
Pewawancara : “Iya siap, Selamat siang pak.”

Responden : ”Siang dam.”



## Bayplan

POD IDJKT ☒ MYPKG ☒ THLCH ☒ USLAX ☒ USOAK ☒ VNVUT ☒ DaGo ☐ Flatrack ☐ Highcube ☐ Not2040 ☐ OpenTop ☐ Overdimension  
Reefer ☐ TankContainer ☐ H=CAHAL ☐ J=IDJKT ☐ P=MYPKG ☐ S=SGSIN ☐ L=THLCH ☐ C=USCHS ☐ H=USHO ☐ L=USLAS ☐ N=USNYC ☐ O=USOAK ☐ O=USORF ☐ S=USSAV  
V=VNVUT



c/o  
[Signature]

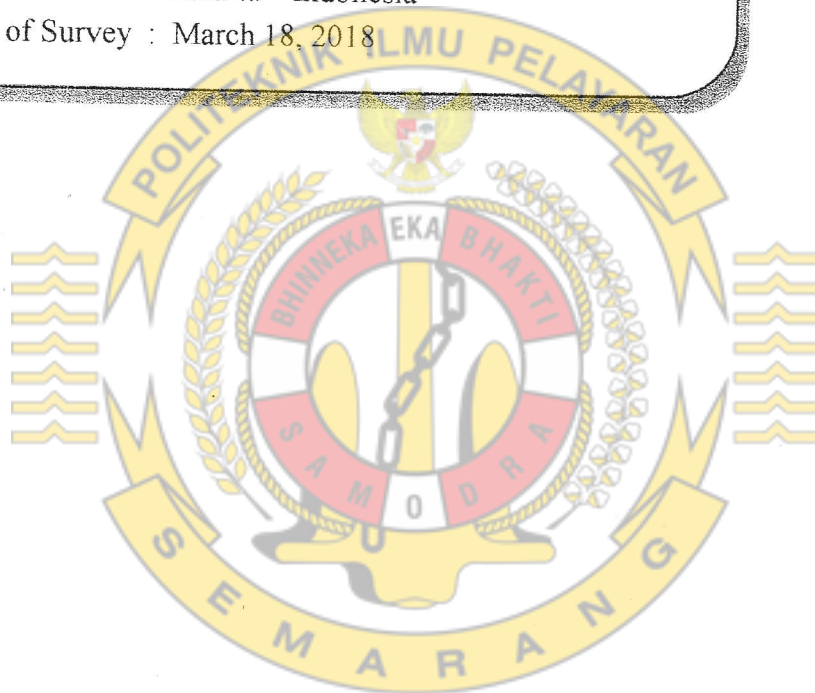




# PT. MULTI SURINDO

Independent Surveyor – Inspection – Marine and Cargo Consultant

Report No. : 018 / CV / MS / III / 18  
Vessel : **MV. CMA CGM ELBE V. 199TUE**  
Kind of Survey : PRE-DISCHARGE AND GENERAL  
CONDITION SURVEY  
Place : JICT 1 Terminal, Tg. Priok port  
Jakarta – Indonesia  
Date of Survey : March 18, 2018





## 018 / CV / MS / III / 18

We report as follows:

Date / Place of Inspection	: March 18, 2018 at JICT 1, Tg. Priok port, Jakarta
40' Flat racks Nos.	: - GAEU 7510389 - BHCU 4750959 - TCLU 6077836
Stowage	: Bay 62, Row 04-02-00, Tier 14
Shipper	: ISGEC HEAVY ENGINEERING LIMITED A-4, Sector 24 Noida 201301 - India
Consignee	: PT. TEREOS FKS INDONESIA Komplek Delta Building Blok B. 1-2 Jl. Suryopranoto 1-9, Petojo Selatan, Gambir Jakarta Pusat - Indonesia
Notify Party	: PT. KEMASINDO CEPAT NUSANTARA Jl. Pakin Raya I Rukan Mitra Bahari Blok C No. 3A-5 Jakarta Utara 14440 - Indonesia
Port of Loading	: Mundra, India
First Carrier	: MV. CMA CGM NARMADA V. 194GHE
Port of Transshipment	: Singapore
Port of Discharging	: JICT 1, Tg. Priok port, Jakarta - Indonesia
Last Carrier	: MV. CMA CGM ELBE V. 199TUE
Lifting gears	: Quay Crane with spreader hook of SWL 61 Tons.

No.	Case No.	Description of Goods	Qty (unit)	Packing	Dimension (cm)			Weight said to be (kgs)	
					L	W	H	Gross	Net
1.	TG/A/1/1	Packaged Turbine	1	Wooden Box	695	512	451	54,000	50,000
2.	TG/B/2/2	Lifting Beam	1	Loose	421	72	89	1,385	1,385





## **II. INFORMATION**

The subject consignment was loaded on board MV. "CMA CGM NARMADA" V. 194GHE at Mundra port, India and transshipment at Singapore.

The cargo proceeded shipment to discharge at Tg. Priok port Jakarta, Indonesia loaded on board MV. "CMA CGM ELBE" V. 199TUE as second carrier and was stowed at vessel's Bay 62, Row 04-02-00, Tier 14 on bedding 03x40' flat racks.

We received Email instruction on March 15, 2018 and subsequently attend on March 18, 2018 at about 16.00 hours on board MV. "CMA CGM ELBE" V. 199TUE whilst was lying alongside at JICT 1, Tg. Priok port, Jakarta.

## **III. INSPECTION AND FINDINGS**

We attend on board the subject vessel on March 18, 2018 at about 16.00 hours and noted the subject consignment was placed onto 03 (Three) units of 40' flatracks (i.e. GAEU 7510389, BHCU 4750959 and TCLU 6077836) which was stowed at Bay 62, Row 04-02-00, Tier 14, awaiting discharge operations. Our inspection as far as accessible on the subject consignment revealed the following:

### **III-1. Condition of Cargo onboard The Vessel (Prior Discharging Operation)**

The cargo was placed onto 03 (Three) units of 40' flatracks (i.e. GAEU 7510389, BHCU 4750959 and TCLU 6077836) and well stowed at Bay 62, Row 04-02-00, Tier 14 onboard the subject vessel.

The cargo 1 (One) unit of Machinery in Case and 1 (One) unit of Lifting Beam (Gross weight : 55,385 Kgs) was well placed and sufficient lashed on the flat racks at 12 points using webbing belt SWL 5T and 10T to the lashing eyes of the flat racks. In addition, the wooden dunnages were chocked at bottom section of the cargo and subsequently nailed to the floorboard of the flat racks.

### **III-2. Condition of Flatracks**

03 (Three) units of 40' flat racks (i.e. GAEU 7510389, BHCU 4750959 and TCLU 6077836) were used to place the subject consignment onboard the vessel. They were stowed in the following positions :

Bay 62 – u/d - Tier 14 :  
Row 04 – GAEU 7510389  
Row 02 – BHCU 4750959  
Row 00 – TCLU 6077836

The subject flat rack units were noted to be in apparent sound condition except for normal wear and tear.



#### **IV. DISCHARGING OPERATION**

The cargo was hoisted means of Quay Crane with spreader hook of SWL 61 Tons.

The discharged cargo directly loaded on to low bed trailer at wharf side and subsequently hauled to the Open Yard of JICT 1, Tg. Priok port, Jakarta for temporary storage. The discharging operation was carried out smoothly without any untoward incidents.

##### **IV-1. Conditions of Cargo upon Completion of Discharging Operations**

The subject cargo was noted to be in apparent good and intact condition.

The cargo was lifted by means of mobile crane and subsequently loaded into low bed trailer and lashed with 4 points of chain.

##### **IV-2. Condition of Cargo at Open Yard**

The subject cargo in boxes was noted to be in apparent good and intact condition, content inside unknown.

#### **V. TIME LOG**

	<u>DATE</u>	<u>HOURS</u>
Vessel arrived	March 18, 2018	11.05
Pilot boarded	March 18, 2018	11.48
First line ashore	March 18, 2018	12.54
All fast alongside	March 18, 2018	13.24
Surveyor boarded	March 18, 2018	14.05
Commenced unlashng	March 18, 2018	16.00
Completed unlashng	March 18, 2018	16.30
Commenced discharging	March 18, 2018	18.00
Completed discharging	March 18, 2018	19.00

#### **VI. ATTACHMENT**

- Daily Report
- Bay Plan
- Copy B/L
- Photographs during cargo took places

All inspections are carried out to the best of our knowledge and ability and in accordance with practices and standard generally accepted in trade. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care and due diligence.

Jakarta, March 19, 2018

**PT. MULTI SURINDO**



**Hamzah Purwanto**  
Operational Director





**PT. MULTI SURINDO**

Independent Surveyor – Inspection – Marine and Cargo Consultant

# MV CMA CGM ELBE



# ATTACHMENT DOCUMENTS

Jl. Kayu Jati Raya No. 12 RT 001/004, Rawamangun, Jakarta 13220 - Indonesia Phone/Fax. +62-21 4891820  
E-mail : [multisindo@cbn.net.id](mailto:multisindo@cbn.net.id) : [customer@multisurindo.com](mailto:customer@multisurindo.com) : [hanzahmuli@gmail.com](mailto:hanzahmuli@gmail.com) Website : [www.multisurindo.com](http://www.multisurindo.com)





INDEPENDENT SURVEYOR - INSPECTION & MARINE CONSULTANT - FUMIGATION & PEST CONTROL

DAILY REPORT

CMA CGM ELBE V.199 TUE

Loading / Discharging

Principal : ...CNIA CGM INDONESIA...

Date \_\_\_\_\_

March 18. 2018

7.671A

Commodity : ..... 2 UNIT BREAK BACK

~~Leit~~ / Disch Port

Walden

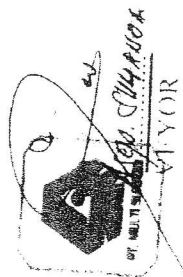
HATCH NO	SHEET I (08.00 - 16.00)		SHEET II (16.00 - 24.00)		SHEET III (24.00 - 08.00)		TOTAL	
	BAG	WEIGHT (MT)	BAG	WEIGHT (MT)	BAG	WEIGHT (MT)	BAG	WEIGHT (MT)
1	QWIT	TG/A/I/1 : 50.000 kg nett						
1	QWIT	TG/A/I/2 : 1.385 kg nett						
<p>VESSEL ARRIVED : 11.05  PICOP BOARDED : 11.48.  FIRST LINE ASHORE : 12.54  ALL FAST ALONG SIDE : 13.24  SURVEYOR BOARDED : 14.05  COMMENCED DISCH : 18.00  19.00</p>								
TOTAL								

**Figure 1**

RECEIVED ONE

CHIEF OF POLICE

PTULO MIAS SATU Bldg. 1st Floor G-4 No. 8 Jl. A. Yani No. 2 Jakarta 13210, Indonesia Telp. +62-21 47867655 Fax. +62-21-4786 7535  
Telex 48029 ARTMS IA. e-mail ; [multindo@cbn.net.id](mailto:multindo@cbn.net.id) Website : [www.multindo.co.id](http://www.multindo.co.id)



PER  
SEC HEAVY ENGINEERING LIMITED  
SECTOR 24 NOIDA-201301  
DIA

DRAFT  
WAYBILL  
NON NEGOTIABLE

VOYAGE NUMBER  
194GHE  
WAYBILL NUMBER  
EID0207298

SIGNEE  
TEREOS FKS INDONESIA  
MPLEK DELTA BUILDING  
DK B. 1-2, JL. SURYOPRANOTO 1-9,  
TOJO SELATAN, GAMBIR, JAKARTA  
SAT DKI JAKARTA, INDONESIA

EXPORT REFERENCES



Y PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify  
KEMASINDO CEPAT NUSANTARA  
PAKIN RAYA I RUKAN MITRA BAHARI  
OCK C NO. 3A-5 JAKARTA UTARA  
40 INDONESIA TEL: 62-21-6629638  
: 62-21-6604570

CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros  
Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France  
Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95  
562 024 422 R.C.S. Marseille

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL WAYBILLS
VESSEL M NARMADA	PORT OF LOADING MUNDRA SEAPORT, INDIA	KANDLA PORT OF DISCHARGE JAKARTA SEAPORT, INDONESIA	ZERO (0) FINAL PLACE OF DELIVERY*

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
			KGS	KGS	CBM

TEREOS FKS  
INDONESIA  
PORT OF ORIGIN  
: 4700552828  
1/2 TO TG/A/2/2

2 PACKAGE(S) Hydraulic turbines and water w  
2 PACKAGES (TWO PACKAGES ONLY) CONTAINING:  
MACHINERY AND EQUIPMENT FOR COGENERATION UNIT  
WITH CPBC 80 T/H BOILER AND 9 MW STEAM TURBINE  
TRADE TERMS: DELIVERY AT PLACE (DAP) 2010  
===== (PARTIAL SHIPMENT) =====  
TURBO GENERATOR PACKAGE BATCH 8  
SHIPPING BILL NO: 3017431 DT. 21.02.2018 &  
3222660 DT: 01.03.2018  
Net Wt. 51385.000 KGS  
"FREIGHT PREPAID"  
GOODS IN TRANSIT TO CILEGON BANTEN PROVINCE,  
INDONESIA ON CONSIGNEE RISK & A/C AND CARRIER  
RESPONSIBILITY CEASES AT POD  
Shipped on Board CMA CGM NARMADA 03-MAR-2018 CMA CGM Agencies  
(India) Pvt Ltd As agents for the Carrier

55385.000  
163.188

ADDITIONAL CLAUSES

destination payable by consignees as per line/port tariff  
the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the  
rules, 2004.  
Freight and demurrage shall be calculated and paid as per general tariff available on the web site  
cma-cgm.com or in any of CMA CGM agency. However if special free time conditions are granted  
applicable as per general tariff grid shall start from the day following the last free day.  
Declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may  
at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all  
losses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge.  
Shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the  
vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the  
and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all  
and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable  
the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.

239. This Bill of Lading has been generated electronically. Bills of Lading bearing a CMA CGM stamp  
and/or manual signature shall be considered as forged and will be treated as null.

by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated above by the Merchant for  
subject to all the terms hereof (including the terms on page one) and tariff for the relevant trade, from the place of receipt or the port of loading, whichever applicable, to the port of discharge or place of delivery  
applicable. This Waybill is deemed to be a contract of carriage as defined in Article I (b) of the Hague Rules and Hague Visby Rules although this is not a document of title to the Goods.  
will only be made on Payment of all Freight and Charges and to the named Consignee or any third party nominated by the Consignee by written instruction to the Carrier or his Agent, unless the Shipper  
otherwise prior to delivery. The rights and liabilities arising according to the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law and status) become binding between the Carrier and Consignee as if  
ent has been made between them and the Shipper guarantees on reception of this Waybill that he has accepted it on his own behalf, on behalf of the Consignee and the Owner of the Goods, and warrants  
authority to do so.  
and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Waybill shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de  
and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place  
if issued subject to the C.M.I Uniform Rules for Sea Waybills.  
(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

DATE OF ISSUE MUMBAI  
03 MAR 2018  
FOR THE SHIPPER  
CABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED  
PORT BILL OF LADING

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.  
BY PT Container Maritime Activities  
as agents for the carrier CMA CGM S. A.





**PT. MULTI SURINDO**  
Independent Surveyor – Inspection – Marine and Cargo Consultant

# MV. CMA CGM ELBE



# PHOTOGRAPHS

Jl. Kayu Jati Raya No. 12 RT 001/004, Rawamangun, Jakarta 13220 - Indonesia Phone/Fax. +62-21 4891820  
E-mail : [multisindo@cbn.net.id](mailto:multisindo@cbn.net.id) ; [customer@multisurindo.com](mailto:customer@multisurindo.com) ; [hanzalmulti@gmail.com](mailto:hanzalmulti@gmail.com) Website : [www.multisurindo.com](http://www.multisurindo.com)

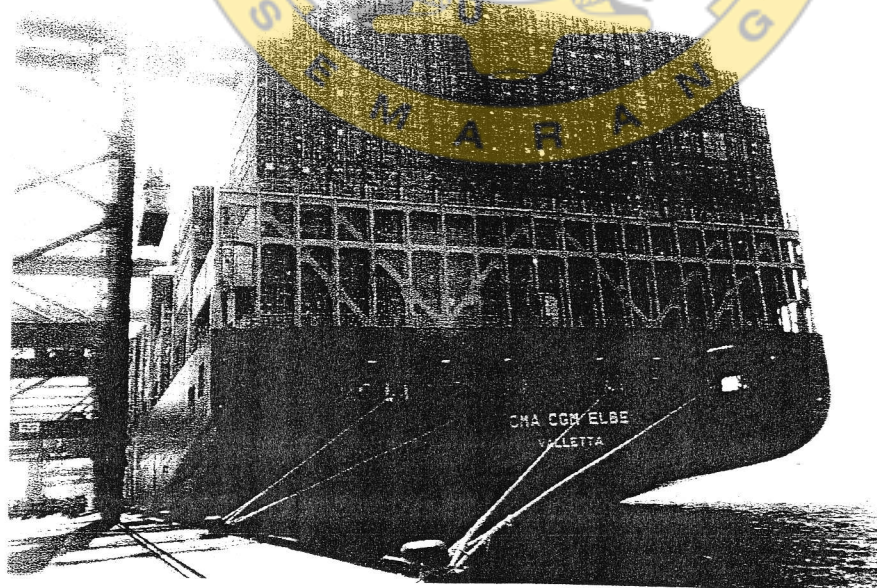


**PT. MULTI SURINDO**  
Independent Surveyor – Inspection – Marine and Cargo Consultant

**ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS**  
REPORT NO. 018/CV/MS/III/18



View of MV. CMA CGM ELBE alongside at JICT 1 Terminal, Tg. Priok port, Jakarta



View of stern plate MV. CMA CGM ELBE





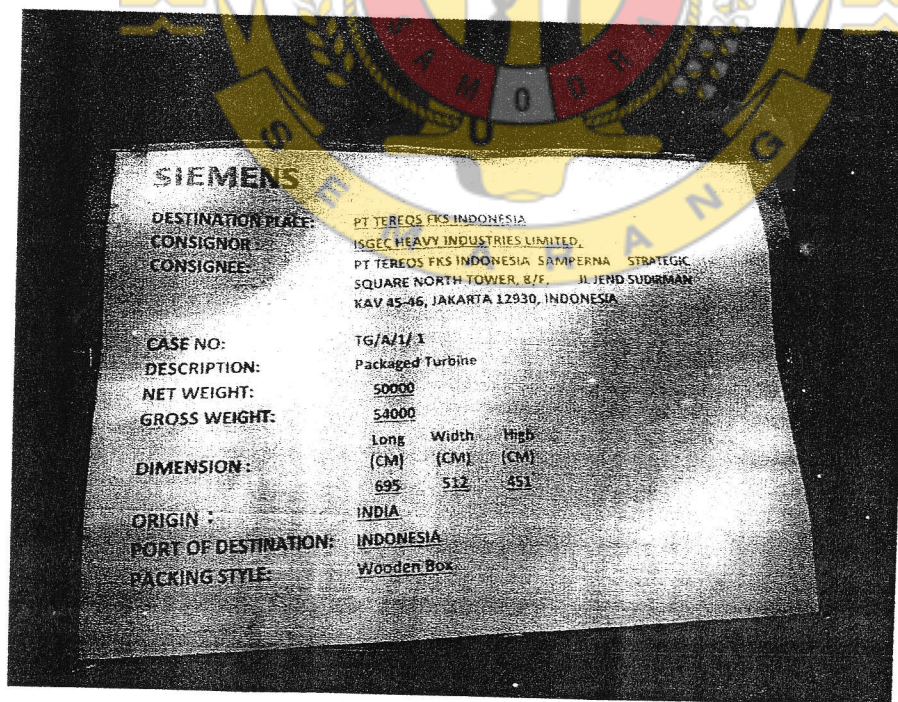
**PT. MULTI SURINDO**  
Independent Surveyor – Inspection – Marine and Cargo Consultant

## ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS

REPORT NO. 018/CV/MS/III/18



View of cargo 1 (One) unit of Machinery in Case with gross weight said to be 54,000 kgs and dimension 695 x 512 x 451 cm, prior discharging

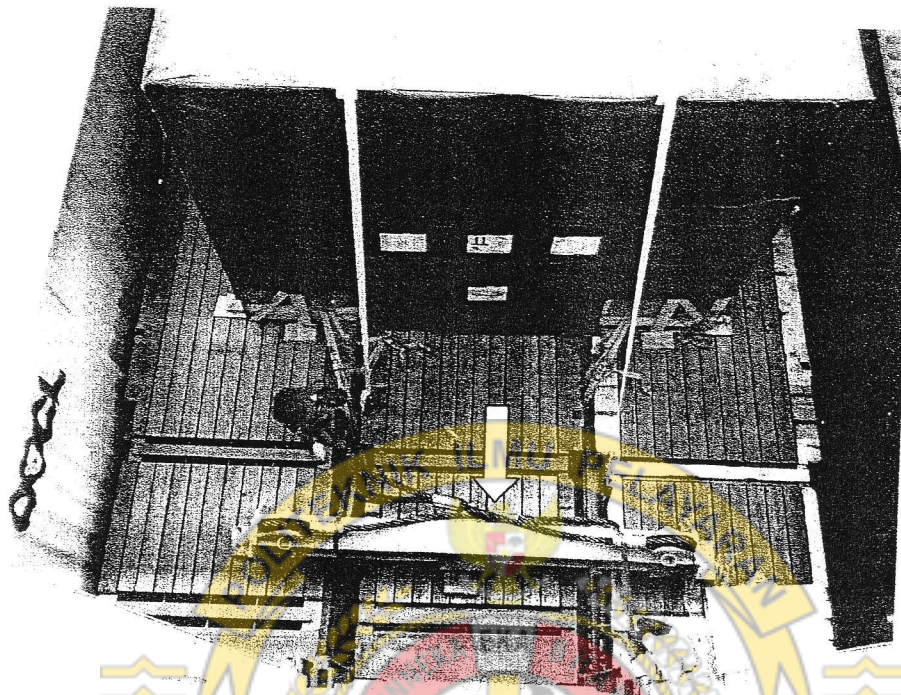


View of cargo marking





**ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS**  
REPORT NO. 018/CV/MS/III/18



View of cargo 1 (One) unit of Lifting Beam with gross weight said to be 1,385 kgs and dimension 421 x 72 x 89 cm, prior discharging

**SIEMENS**

**DESTINATION PLACE:** PT TEREOS FKS INDONESIA  
**CONSIGNOR:** ISGEC HEAVY INDUSTRIES LIMITED.  
**CONSIGNEE:** PT TEREOS FKS INDONESIA - SAMPERNA STRATEGIC SQUARE NORTH TOWER, 8/F, JL JEND SUDIRMAN KAV 45-46, JAKARTA 12930, INDONESIA

**CASE NO:** TG/B/2/2  
**DESCRIPTION:** Lifting Beam  
**NET WEIGHT:** 1385  
**GROSS WEIGHT:** 1385

DIMENSION :	Long (CM)	Width (CM)	High (CM)
	421	72	89

**ORIGIN :** INDIA  
**PORT OF DESTINATION:** INDONESIA  
**PACKING STYLE:** Loose

View of cargo marking





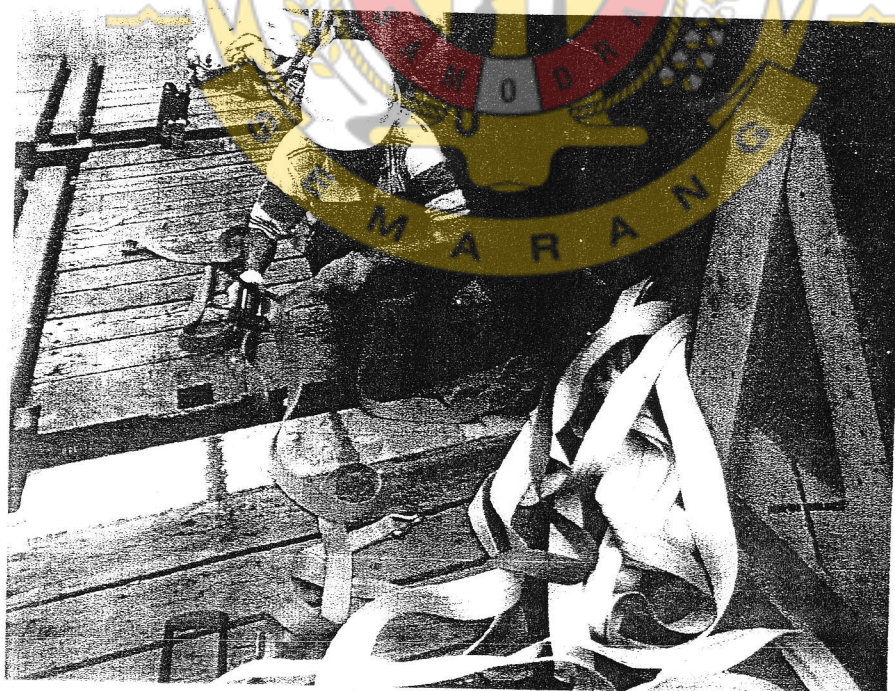
**PT. MULTI SURINDO**  
Independent Surveyor - Inspection - Marine and Cargo Consultant

## ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS

REPORT NO. 018/CV/MS/III/18



View of cargo unlashng



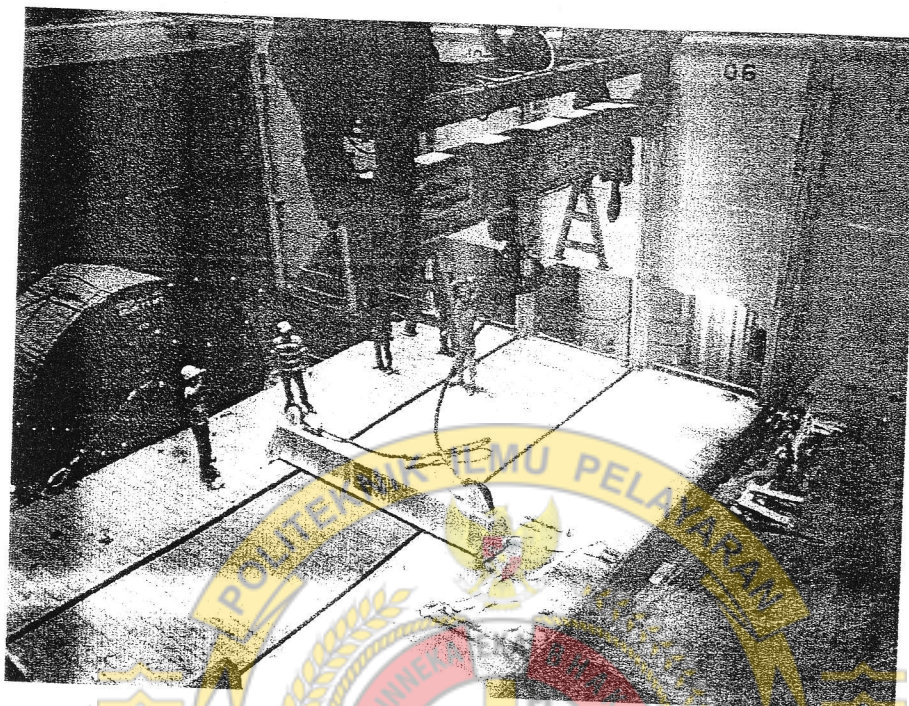
View of cargo unlashng





**PT. MULTI SURINDO**  
Independent Surveyor • Inspection • Marine and Cargo Consultancy

**ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS**  
REPORT NO. 018.CV/MS III 18



View of lifting gears



View of cargo prepared for discharging



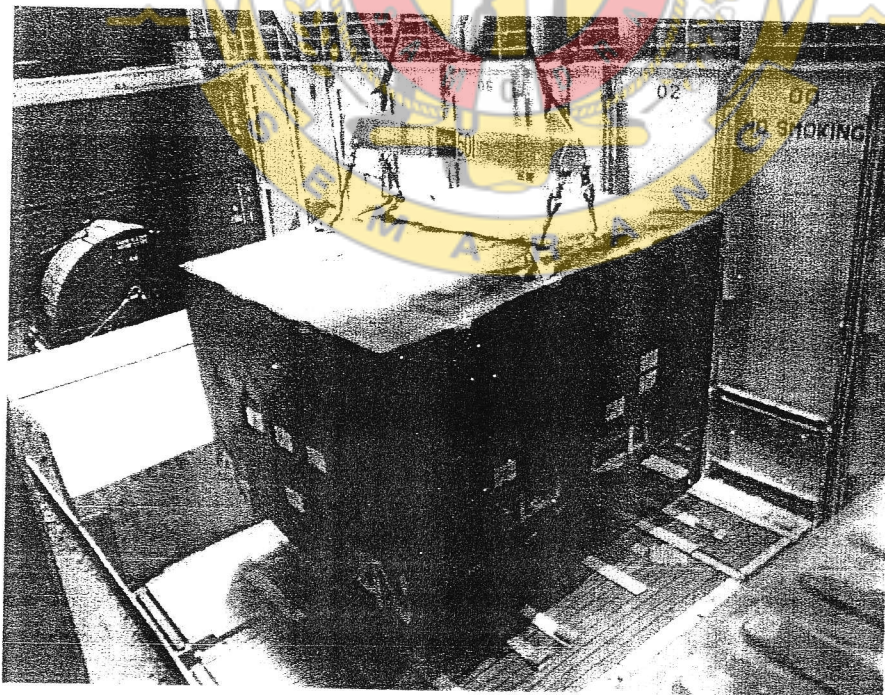


**PT. MULISURINDO**  
Independent Surveyor Inspection Marine and Cargo Consultant

**ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS**  
REPORT NO. 018/CV/MS/III/18



View of cargo commenced discharging



View of cargo commenced discharging





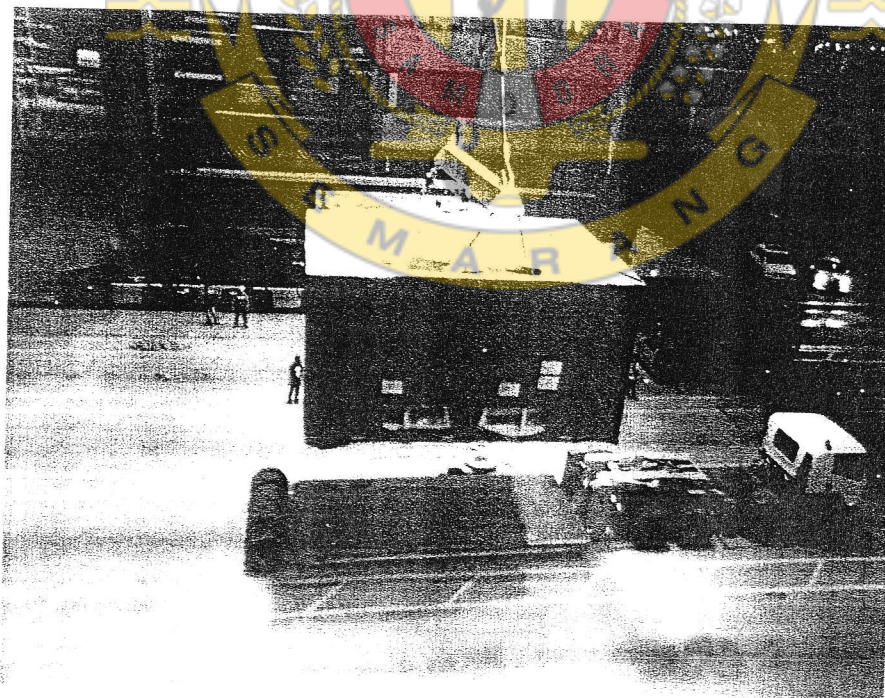
**PT. MULTI SURINDO**  
Independent Surveyor - Inspection - Marine and Cargo Consultants

## ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS

REPORT NO. 018/CV/MS/III/18



View of cargo lift up by lifting gear



View of cargo loaded to low bed trailer



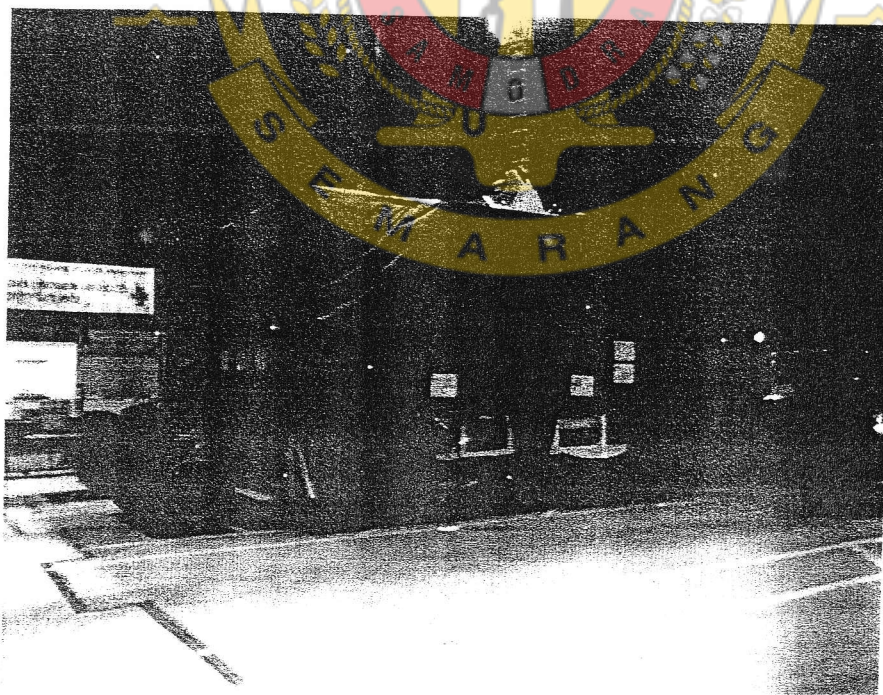


**PT. MULTISURINDO**  
Independent Surveyor - Inspection - Marine and Cargo Consultant

**ATTACHMENT OF PHOTOGRAPHS**  
**REPORT NO. 018/CV/MS III 18**



View of cargo completed loaded to low bed trailer



View of cargo completed lashing at low bed trailer and ready to transported

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : ADAM KHUNAEFI YUNANTO
2. Tempat dan Tanggal Lahir : MAGELANG, 17 FEBRUARI 1997
3. NIT : 52155849.K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : BAKALAN RT 01 / RW 05, SAWANGAN,  
MAGELANG
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : MUHAMMAD KUNTADI W.  
Pendidikan : S1  
Pekerjaan : PNS
  - b. Ibu : SRI YUNIATUN  
Pendidikan : SMA  
Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA
7. Pendidikan Formal
  - a. Sekolah Dasar : SDIT AL-MUHAJIRIN (2003-2009)
  - b. SLTP : SMPN 1 MAGELANG (2009-2012)
  - c. SMU : SMAN 3 MAGELANG (2012-2015)
  - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG (2015-2019)
8. Pengalaman Praktek Darat
  - a. PT. CMA CGM Indonesia  
Agustus 2017 – Mei 2018